

(2. 特集 行く・読む・感じる)

2-6. 新快速のモダニズム

岡本 健作

一般に阪神間モダニズムというと、阪急電車や阪神電車といった民間鉄道会社を彷彿とするだろうと思う。それは、鉄道という交通体系と抱き合わせで百貨店事業を行うであるとか、郊外住宅地の経営をして集客をはかるであるとか、そういったことで複合的に人々の生活を彩り、作っていったということが斬新で、衝撃が大きかったがゆえにこの民間鉄道2社が注目される一因であると思う。

ところが、鉄道だけに絞ってこの阪神間モダニズムの動きに注目すると、また違ったモダニズムの姿が現れてくる。そこには阪神間における私鉄の隆盛に対する国鉄の対抗策としての新快速の成立があった。

大正から昭和の中頃にかけて、郊外電車に乗るということはとてもハイカラなことであった。また、蒸気機関車牽引の列車と比べて、折り返しの運転に手間がかからないことや、加速減速が有利で速達性に長けていたことなどから阪神間では省線（後の国鉄、今の JR）を利用していた乗客が阪急や阪神に流れていた。

1930年代に阪急の神戸線が今の神戸三宮駅の場所に乗り入れると、阪神間における鉄道同士の競合が本格化することとなる。このタイミングで省線は私鉄に対抗し、須磨－吹田間を電化開業する。それまで蒸気機関車の列車を走らせていた路線に電車の運転を開始した。

このとき、私鉄への対抗策として2等車（今のグリーン車）並の内装で、特急並の所要時間で走る種別を設定した。乗車券だけで乗れるこの列車は関西急電と呼ばれ、今の新快速の元祖である。

新快速の歴史の源流である関西急電であるが、その歴史の中で特筆すべきは、1936年に登場した52系電車の登場である。この車両は先頭の形状が弾丸のように丸く、流線形をしている。この流線形は、ドイツの高速ビジネス特急、「フリーゲンダー・ハンプルガー」の登場に端を発する世界的な流線形ブームの流れに乗ったもので、当時の最先端のトレンドを取り込んだモダンなデザインであった。阪神間の鉄道の競合に花を添える存在となったこの52系は、マスコミやファンの間からは「流電」や「魚雷電車」などの愛称で呼ばれ、その注目具合を伺い知ることができる。この流電登場のインパクトは大きく、52系の茶色とクリーム色の塗り分けはその後の関西急電を象徴するカラーとしてその後の車両のデザインにまで影響を強く残すこととなった。流電が登場す



写真1 52系

るのとはほぼ同時に、電化区間が京都まで延伸される。これにより私鉄との競合は京都から神戸の京阪神間へと広がり、現在の関西の鉄道網の形が姿を見せ始める。

関西急電の登場から 80 年あまりたった今、その流れを汲む継承者となる新快速の車両は幾代かの世代交代を経て、現在は 223 系、225 系が最前線で走っている。銀色に輝くそ



写真 2 223 系

の車体は、軽量化と省エネ、保守費の削減のためにステンレスを使用しており、一見すると関西急電の面影は全く失ってしまったかのように見える。しかしそうではない。その車体の横にあしらわれた帯の色には、あの茶色とクリーム色の塗り分けが施され、新快速が関西急電の血統を引き継いでいることを主張している。

平成に入って、登場した 223 系は新快速の勢力圏を関西私鉄の勢力の外にまで拡大させた。最大時速 130 km/h で京阪神間をつなぎ、西は播州赤穂、北は敦賀までを結ぶ。大阪の都市圏はますます拡大し、滋賀県や姫路からも大阪へ通勤する旅客が増えた。通勤が長大化する傾向を作ったという意味では、人の流れが流動化する現在の象徴とも捉えられよう。

しかし、新快速に乗るとき、そこに存在するのは鉄道同士の旅客の奪い合いという市場の戦いだけではない。新快速がまとうその茶色とクリーム色のラインが象徴するがごとく、1930 年代のモダンな息吹がそこにはしっかりと生きている。新快速に揺られるとき、そこにはモダンイズムの香りに満ちた空間が存在しているのである。

【参考文献】

寺本光照ほか、2011、『関西新快速物語——急電の誕生から 225 系まで』JTB パブリッシング。

寺本光照、2014、『国鉄・JR 関西圏近郊電車発達史——大阪駅 140 年の歴史とアーバンネットワークの成り立ち』JTB パブリッシング。